ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 10. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 13 marca 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 122**

Port lichtug morskich w Tczewie.

Sprawa wykorzystania Tczewa jako naszego drugiego dostępu do morza dotychczas miała licznych przeciwników ze względu na trudności technicznej i politycznej natury. Jednak koncepcja Tczewa jako portu morskiego dla ładunków masowych (węgla, drzewa, cementu w eksporcie, rudy w imporcie) nanowo się wyłania w związku z faktycznem przeładowaniem węglem Gdańska i Gdyni. Życie robi swoje i Tczew stopniowo przystosowywać się będzie do swej przyszłej roli punktu przeładunkowego z kolei na statki morskie, na razie zaś — na lichtugi morskie, czyli statki bez silnika, których holowanie na Bałtyku i aż do portów Holandji i Belgji jest dziś szeroko rozpowszechnione. Statki te mają zagłębienie 2,50—3.00 metr. co pozwala im wejść Wisłą pod Tczew.

Na razie projektuje się wykorzystanie bocznicy firmy T. Nosowicz położonej powyżej mostów kolejowych, lecz jak tylko ruch na tej bocznicy cokolwiek się rozwinie, projektuje się budowa specjalnej przystani przy Czatkowach dla lichtug morskich. Przystań ta, której koszta budowy obliczone są zaledwie na 150 000 złotych, pozwoli eksportować przez Tczew przy wszelkich wodostanach 60—80 tysięcy ton węgla miesięcznie.

Znamiennem świadectwem zwrotu opinji kół rządowych w sprawie Tczewa jest artykuł in. St. Łęgowskiego szefa wydziału portów Dep. Mar. Handlowej w „Kurjerze Polskim".

Inżynier St. Łęgowski pisze w nim co następuje:

„Zdolność eksportowa portu gdańskiego i gdyńskiego w roku bieżącym mamy doprowadzić do 520 000 ton miesięcznie. Przez Gdańsk ma przejść 230 000 ton węgla i 170 000 ton innych ładunków, przez Gdynię 100 000 ton węgla i 20 000 ton innych ładunków. Inwestycje kolejowe, do których niebawem się przystąpi, tę zdolność przewozową mają zagwarantować w połowie roku bieżącego.

Tymczasem konjunktury eksportowe na węgiel są nader korzystne i niema najmniejszej wątpliwości, że raz zdobyte rynki i na przyszłość uda się zachować. Transport kolejami uzależnia nas od dobrej woli naszych sąsiadów bliższych i dalszych i z tego powodu w chwilach napięcia konkurencji nie jest zupełnie niezawodny.

Wobec tego należałoby powrócić do dawnej koncepcji Tczewa, jako portu morskiego. Robocizna w Tczewie w stosunku do Gdańska jest bardzo tania i zapewnia Tczewowi zdolność konkurencyjną. Robione swego czasu próby eksportu drzewa przez Tczew do Gdańska dały dobre rezultaty. Próby transportu przez Schiewenhorst rozpocząć możnaby taborem wynajętym, potem dopiero należałoby przystąpić do budowy barek i holowników na podstawie pierwszych doświadczeń, i przystosować tabor już zupełnie do tego szlaku. Dalszym etapem byłyby urządzenia mechaniczne w Tczewie, dające możność szybszego i tańszego ładowania.

Poza węglem i drzewo i inne ładunki tą drogą mogłyby pójść, a nawet zboże.

W ten sposób budowę własnej floty handlowej rozpoczętoby od objektów małych i stosunkowo niedrogich, zebranoby doświadczenie w żegludze morskiej i stopniowo możnaby się podjąć dalszych, już trudniejszych zadań w dziedzinie żeglugi morskiej. Próby pierwszego transportu barkami morskiemi nie są drogie, a sukces mają zapewniony. Nasze sfery handlowe i żeglugowe są nieco konserwatywne i trudno je skłonić do nowych prób, ale to często się mści. Pierwszy pionier w jakiejś dziedzinie handlowej nabiera doświadczenia i przy dalszej organizacji zakrojonej już na szerszą skalę, mniej robi omyłek i lepsze sobie zapewnia rezultaty, a przedewszystkiem wyprzedza konkurencję, podobnie było i przy puszczeniu pierwszych transportów przez Gdynię.

Dalszym etapem byłyby roboty około rozbudowy Tczewa, jako portu rzeczno-morskiego, budowa kanału morskiego, łączącego Tczew z morzem

i robot około uporządkowania Wisły w górę od Tczewa."

Na zakończenie zanotować wypada iż Rząd już ustanowił **kapitanat portu morskiego w Tczewie.**

Świadczy to najwymowniej iż powstaje realna potrzeba stosowania w Tczewie morskich opłat portowych, oraz zapewnienia lichtugom które tu wejdą warunków przystani morskiej (z uwagi na ubezpieczenie). Pozostaje tylko życzyć sobie, ażeby kapitanat tczewski mógł wykazać się już w bliskim czasie odpowiednim ruchem lichtug morskich a ministerstwo kolei jaknajspieszniej przystąpiło do budowy bocznicy Zajączkowo—Czatkowy.

Nowa taryfa opłat portu gdańskiego

ważna od dnia 1 stycznia 1926 r.

(Ciąg dalszy.)

2. Opłata portowa od statków wchodzących i wychodzących przez szluzę dla statków w Einlage.

Za każdą tonę nośności a) z ładunkiem po 1 fen. gd., b) próżnych ½ fen. gd. Poza ustalonemi godzinami ruchu (przed 7 rano i 10 wieczór, oraz w niedziele i święta też pomiędzy 2 po południu a 8 wieczór i po 10 wiecz.) od statków w zależności od wielkości do 250 ton, do 600 t. i ponad 600 ton po 1,90 G 2,80 G i 3,68 G. Specjalnie za szluzowanie pomiędzy 10 a 12 wieczora powyższe podwyższone statki jeszcze się podwajają zaś za szluzowanie pomiędzy 12 w nocy a 5 wzgl. 7 rano (zależy od pory roku) pobiera się pięciokrotnie podwyższenie opłaty dodatkowej.

Statki załadowane do jednej czwartej ich nośności traktowane są jak statki próżne.

3. Opłata portowa od tratew wchodzących i wychodzących przez szluzę dla spławu w Einlage:

1. Za każde szluzowanie 6 G. Przy wyrównanym poziomie wody (otwartej z obu stron szluzie) za tratwy przyjęte w handlu a chociażby dłuższe niż szluza 6 G.

Za szluzowanie tratew poza ustalonemi godzinami ruchu istnieją podwyższone opłaty, zależnie od stanów wody i pory szluzowania obliczane.

Holowniki i łodzie pomocnicze przechodzące wraz z tratwami szluzę są zwolnione od opłat.

4. Opłata roczna, jestto opłata ryczałtowa dla mniejszych statków. Oblicza się inaczej dla parowców osobowych, inaczej dla holowników, inaczej dla łodzi motorowych osobowych, holowniczych i transportowych. Przy obliczeniu bierze się pod uwagę wielkość statku i wielkość powierzchni ogrzewalnej kotła u parowców osobowych i holowników, u tych ostatnich jednak wielkość kotła więcej wpływa na wysokość opłat, wobec czego silniejsze holowniki są opodatkowane więcej. Przy motorówkach siła motoru nie wpływa na wysokość opłat. tylko wielkość łodzi. Opłaty roczne od promów i kryp obliczają się od tony ich nośności. Od łodzi wiosłowych po 1 G., od yachtów żaglowych po 5 G. Od łodzi rybackich motorowych, żaglowych i żaglowych z motorem po 2 G. od tony nośności.

Orędownik Rady Portu wyraźnie pisze. „przynależnych do miejscowości obszaru Wolnego Miasta lub do miejscowości polskiego wybrzeża". Uważamy, że niema słuszności pobierać w porcie gdańskim jednakową opłatę od łodzi rybackich polskich i gdańskich, gdyż pierwsze płacą jeszcze na wybrzeżu opłaty krajowe, przez co podwójnie są obciążone, i powstaje nierówność na niekorzyść naszej floty rybołówczej. Jestto niezawodnie przeoczenie godne troskliwej uwagi Delegacji Polskiej w Radzie Portu.

Kronika portowa.

Przybycie Wilji z materjałem wojennym z Francji.

Dnia 5 marca zawinął polski transportowiec Wilja przybyły z Cherbourga do portu gdańskiego z samolotami i innym materjałem wojennym.

Podejrzana wiadomość.

Lloyd's List podaje sensacyjna wiadomość, iż departament marynarki Sowietów znajduje się w pertraktacjach ze stoczniami Schichau w Gdańsku i Elblągu w sprawie budowy 18 statków pocztowych towarowo-osobowych i że sprawa może przyjąć korzystny obrót jeśli pożyczka dla Sowietów w Berlinie przyjdzie do skutku.

Wiadomość ma pozory prawdopodobieństwa, a jednak, lansowana z Anglji, musi być przyjęta z niedowierzaniem. Możliwe iż jestto „kaczka" polityczna mająca szkodzić sprawom porozumienia Polski z jej wschodnim sąsiadem.

Wypadki morskie w styczniu 1926.

Liczba wypadków morskich w styczniu 1926 sięga 748 statków wszystkich rodzajów o pojemności większej niż 500 ton. W tem jest 8 żaglowców straconych zupełnie, a 14 częściowo uszkodzonych. Wśród straconych zupełnie, 4 zatonęły i 4 wpadły na rafy i mielizny. Wśród straconych częściowo 8 wpadło na rafy i mielizny, 1 zapalił się, 3 zostały uszkodzone przez burze, 2 wskutek różnych przyczyn.

Parowców straconych zupełnie jest 16, częściowo uszkodzonych 710. Z straconych zupełnie 3 zatonęły, 5 wpadło na rafy i mielizny, 4 zderzyły się, 2 zaginęły bez wieści, 2 zginęły wskutek pożaru i eksplozji Z uszkodzonych częściowo 74 zostały uszkodzone przez burze, 173 upadły na rafy i mielizny, 189 zderzyło się, 34 zostały uszkodzone wskutek pożaru lub eksplozji, 113 wskutek awarji maszyn, 127 uszkodzone z różnych przyczyn.

Polepszenie się warunków żeglugi w porcie gdańskim.

Ostatnio zostało uskutecznione w myśl dawnych życzeń sfer zainteresowanych polepszenie warunków żeglugi w porcie gdańskim. Na zakręcie Kanału Portowego bezpośrednio przed Urzędem Budowy Portu znajdowała się dawniej mielizna, która w nocy oznaczona była tratwą oświetlona. Mielizna ta została obecnie usunięta. Głębokość wynosi tam teraz bezpośrednio przy murze kolejowym 3 m. a na odległość 15 m. od muru brzegwego 9½ m. Dzięki temu przestało istnieć niebezpieczeństwo dla żeglugi. Tratwa, która znajdowała się mniejwięcej na odległości 12 m. od brzegu, została wobec tego usunięta. (Gaz. Gd.).

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w lutym.

Ruch w lutym przewyższył znacznie liczby kiedykolwiek dla tego miesiąca notowane.

Zawinęło w lutym 305 statków o łącznej ładowności 187 847 t. r. netto. w tej liczbie z ładunkiem 94 parowce (59 248 t.). Pod balastem i próżnych zawinęło 188 parowców (117 752 t.) i 18 lichtug morskich (9 781 t.). Jako do portu ukrycia: 5 parowców (1068 t).

Odpłynęło w lutym 297 statków o łącznej ładowności 184 428 t. r. netto. W tej liczbie z ładunkiem 265 parowców (169 404 t.) i 15 lichtug morskich (8 994 t.). Pod balastem i próżnych 15 parowców (5 010 t.). Jako z portu ukrycia 2 parowce (1020 t.).

Udział poszczególnych bander wśród statków, które zawinęły w lutym był następujący: polskich statków 1 z 426 t., gdańskich 13 z 4 319 t., duńskich 42 z 37 013 t., niemieckich 129 z 61 793 t., szweckich 75 z 46 524 t.. angielskich 19 z 21 915 t., norweskich 9 z 5 473 t., francuskich 4 z 3 268 t. łotewskich 5 z 2 705 t., holenderskich 3 z 1085 t., estońskich 3 z 222 t.. amerykański 1 z 3 102 t., litewski 1 z 5 t.

Z prasy.

Sześć lat polskiej polityki handlowo-morskiej.

Pod tym tytułem umieszczony jest w „Przemyśle i Handlu" z dn. 27. 2. b. r. artykuł p. Feliksa Rostkowskiego, streszczający jego odczyt w Lidze M. i R.

Bardzo obszerny i interesujący artykuł ten dowodzi iż pomoc rządowa dla naszej żeglugi morskiej jest dotychczas zupełnie znikoma i że przy

tych warunkach żegluga handlowa polska rozwinąć się nie może.

„Jesteśmy bogaci w ustawę o popieraniu polskiej żeglugi morskiej. Ustawa ta, jak mówiłem, przewiduje wszelkie znane sposoby udzielania pomocy przedsiębiorstwom żeglugowym i zakładom budowy statków morskich. Lecz ustawa ta jest tylko świstkiem papieru, gdyż budżet nie przewiduje prawie żadnych kwot na te cele.

W r. 1925 mieliśmy dla popierania żeglugi Ł 2,000, w r. 1925 wypłacono na ten cel Ł 4 000, na rok 1926 w budżecie przeznaczono ok. Ł 3 000. Czyż nie można pozazdrościć tym państwom, które, nie posiadając tak dokładnej i mądrej ustawy jak nasza, łożą na swoją flotę handlową olbrzymie sumy.

Zdawałoby się, że sam fakt wydania ustawy o popieraniu własnej żeglugi jest dowodem tego, że żegluga morska będzie przez Państwo istotnie otoczona większą opieką i pomocą, aniżeli inne dziedziny naszego życia gospodarczego.

Zdawałoby się logicznem, iż w Państwie naszem, którego gospodarka kuleje, w pierwszym rzędzie będzie okazywana pomoc wszystkiemu temu, co może uczestniczyć w uzdrowieniu życia gospodarczego, co może ułatwić to uzdrowienie. A przecież marynarka handlowa jest potężnym instrumentem dla handlu. Istnienie własnej floty handlowej nie tylko ułatwia ekspansję handlową, lecz jednocześnie daje możność pozostawienia w kraju tych pieniędzy, które obecnie płacimy za przewóz naszych towarów obcym.

Wracając jednak do stosunku Państwa do poszczególnych gałęzi życia gospodarczego, możemy znaleźć u nas jaskrawą różnicę w traktowaniu marynarki handlowej, oraz innych dziedzin życia. Wezmę przykład prywatnych linij żeglugi napowietrznej. Nie ulega kwestji, że istnienie prywatnych linij żeglugi napowietrznej jest bardzo wskazanem. Nie jest jednak sekretem, że linje, istniejące u nas, mają aparaty zagraniczne, że jeżeli chodzi o rozwój lotnictwa w celach obrony Państwa, to te przedsiębiorstwa dla tego celu też nie są pożyteczne, gdyż używają aparatów zupełnie innych, aniżeli nasze lotnictwo wojskowe. Znaleźliśmy jednak w swoim pustym skarbcu aż Ł 65 000, które mają być w roku bieżącym wypłacone tym przedsiębiorstwom za przewóz kilku pasażerów dziennie między Warszawą, Gdańskiem, Krakowem i Lwowem.

Takich przykładów można przytoczyć wiele. W ciągu lat ubiegłych wydatkowaliśmy ogromne kwoty na wszelkiego rodzaju cele. Na marynarkę handlowa, mimo jej znaczenia, nie wydaliśmy dotychczas ani jednego grosza.

Dlaczego tak drogą i mało znaną gałąź gospodarstwa państwowego miało stworzyć same społeczeństwo bez pomocy rządowej — jest tajemnicą.

Czy nie będzie zatem słusznem twierdzenie, że marynarka handlowa w Polsce jest traktowana po macoszému?

Sam autor jest zwolennikiem żeglugi rządowej a nie prywatnej, przynajmniej w pierwszych latach:

W odczycie swoim o budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. poseł A. Wierzbicki zanalizował szczegółowo działalność i stan naszych przedsiębiorstw państwowych. P. pos. Wierzbicki ze szczególną siłą podkreślił i wymownemi liczbami dowiódł, iż bardzo rozpowszechniony u nas pogląd na przedsiębiorstwa państwowe, jako przedsiębiorstwa z reguły źle administrowane i źle prosperujące, jest bardzo mylnym. Zdanie tak wysoce kompetentnego krytyka — a do tej krytyki może więcej od kogo innego uprawnionego — nie może ujść uwadze. Wspominam o tem tylko dlatego, aby dowieść, że rzucona przezemnie myśl stworzenia państwowego przedsiębiorstwa żeglugi mosrkiej nie jest odosobniona.

Może jednak mamy szukać innej drogi. Może mamy się uciec do pomocy obcej? Może w drodze udzielenia koncesji obcemu kapitałowi mamy stworzyć polską flotę handlową? Mam wrażenie, że wszystkie podobne koncepcje trzeba stanowczo odrzucić.

Polska marynarka handlowa powinna być istotnie polską i mieć możność służenia wyłącznie i bez zastrzeżeń tylko interesom Państwa Polskiego.

W naszych warunkach, kiedy nasza przyszłość polityczna, zwłaszcza od strony morskiej, jest pokryta ciemnemi chmurami — czy nie byłoby istotnie radykalnem rozstrzygnięciem zagadnienia stworzenia polskiej floty handlowej — stworzenie nasamprzód przedsiębiorstwa czysto rządowego, czy też oddanie zakupionego przez Rząd taboru morskiego do eksploatacji poważnej grupie polskiej?

Byłoby to pierwszym krokiem, za którym już niezawodnie inicjatywa prywatna podążyłaby.

Trzeba, ażeby na tem polu nieograniczonych zdobyczy i wielkich trudności stanął w pierwszym szeregu Rząd.

Nasza sąsiadka Rumunja posiada wcale dla nas pozazdroszczenia godną flotę handlową i prowadzi ją pod zarządem rządowym. My, mając w ręku masowe ładunki węgla, rudy, cukru, drzewa i zboża, mając tysiące emigrantów — mamy wszelkie podstawy do tego, ażeby już teraz co najmniej kilka statków na linji bałtyckiej oraz kilka na linji zachodnio-europejskiej miały zawsze zabezpieczone ładunki.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

XV kongres międzynarodowy żeglugowy w Kairze.

W końcu r. b. odbędzie się XV kongres żeglugowy w Kairze, poświęcony przeważnie sprawom żeglugi śródlądowej. Pierwszy międzynarodowy kongres żeglugowy odbył się w Londynie w r. 1885.

Podczas zapowiedzianego kongresu będą omawiane sprawy najnowszych zdobyczy w zakresie budowy tam, regulacji i kanalizacji rzek, zużytkowania technicznego i ekonomicznego dróg wodnych, organizacji transportu wodą, taryf i opłat, eksploatacji portów wewnętrznych, formalności celnych, udogodnień komunikacyjnych i połączeń z siecią kolei.

ŁOTWA.

Stan portu ryskiego. Rzeka Dźwina w granicach portu i miasta jest wolna od lodów. Powyżej miasta natomiast istnieje stała powłoka lodowa dwustopowej grubości, tak że odbywa się komunikacja saniami i wozami przez zamarzniętą rzekę.

Ruch portu Lipawy w r. 1925. Po wojnie światowej Lipawa straciła na znaczeniu. Tranzyt na kolei „lipaworomieńskiej" zupełnie ustał. Dla Łotwy ważniejsza jest Ryga, chociaż trudniejsza a nieraz nawet niedostępna w zimie, bo leży dla rynku łotewskiego centralnie i ma najkrótsze i bezpośrednie połączenie kolejowe z Z. S. R. R. Nawet Windawa jest już w lepszych warunkach niż Lipawa.

W r. 1925 zawinęło do portu w Lipawie 791 statków morsk. o łącznej ładowności 309 475 ton rej. netto. Liczba ta zaledwie o 50 proc. przewyższa miesięczną liczbę tonażu statków zawijających do Gdańska. Tymczasem przed wojną światową ruch Lipawy przewyższał ruch Gdańska.

Co do częstości poszczególnych bander w porcie to pięć bander następujących pokrywają przeszło 90 proc. całkowitego ruchu, niemiecka, angielska, łotewska, duńska i szwecka. Wśród pozostałych 10 bander Polska zajmuje 6 miejsce (12 statków mor. o łączn. ładowności 2 748 t. na wejściu i wyjściu) dalej następują: Litwa (Kłajpeda), Z. S. R. R., Finlandja i Włochy.

BELGJA.

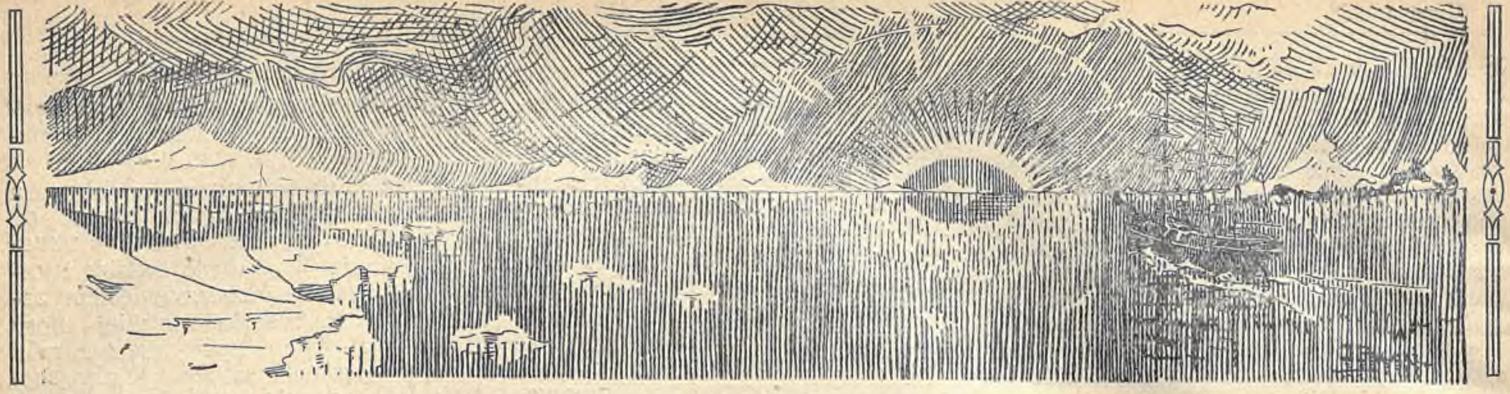
Ruch portu Antwerpji w lutym 1926. W m. lutym 1926 zawinęło do portu 778 statków morskich o łącznej ładowności 1 568 000 ton rej. netto. (w tem 3 żaglowce o ł. ładowności 245 t. netto).

W lutym r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 780 statków i 1 521 068 t. (w tem 11 żaglowców o ł. ład. 8 1000 t.).

W roku bieżącym tonaż statków na wejściu wzrósł więc o 47 832 t.

Średni tonaż statku wynosił w m. lutym 2017 ton.

Wśród statków na wejściu było 312 angielskich, 124 niemieckie, 75 belgijskich, 66 francuskich, 53 norweskie, 47 holenderskich, 29 szweckich, 20 duńskich, 14 amerykańskich itd.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

IV.

1-go maja Gerbault dostrzegł wyspę Minorkę, a raczej jej szczyty nad linją horyzontu. Zbliżenie się do wyspy i żegluga wzdłuż jej brzegów północnych zajęły kilka dni czasu, gdyż wiatr był bardzo słaby. Alain Gerbault nie zawinął jednak na wyspę lecz pożeglował dalej, unikając, jak twierdzi, zbytecznych przerw w podróży.

Dalsza podróż ku cieśninie Gibraltaru odbywała się przy lekkim wietrze. Dopiero 15 maja dostrzegł samotny podróżnik trójkątną skałę Gibraltaru. Natychmiast po ominięciu przylądka Europy i zawinięciu do portu zerwał się wschodni wicher, już nieszkodliwy dla yachtu.

Na pokładzie yachtu ukazali się przedstawiciele władzy policyjnej, sanitarnej i portowej. Jakież było zdziwienie ich gdy się przekonali, że „Firecrest“ przybył z Francji i bez załogi. Uprzejmość Anglików była wielka: dla załadowania yachtu do dalszej podróży wodą i prowiantem stawiono do dyspozycji robotników arsenału, zapewne z załóg karnych.

Oto spis towarów, w które się zaopatrzył Gerbault na całą podróż:

300 litrów wody,
40 kilo solonej wołowiny,
30 kilo galet (sucharów) morskich,
15 kilo masła,
24 słoje konfitur,
30 kilo ziemniaków.

Prócz tego miał jeszcze z Cannes nieco ryżu.

Jak się przekonamy, większość zapasów wody i prowiantu wkrótce się zepsuła, wobec czego Gerbault zostawał przez dwa miesiące przed widmem głodu i pragnienia. Powyższy spis wskazuje, jak skromnie i nienowocześnie zaopatrzył się podróżnik!

Odjazd z Gibraltaru.

6 czerwca „Firecrest“ opuścił w południe Gibraltar. Postanowieniem Gerbault było nie zawijać po drodze nigdzie, ani na Azory, ani na Bermudy. Przeto śmiało wybrał dłuższą drogę południową, gdyż prowadziła ona początkowo z pomyślnym i stałym północno-wschodnim pasatem i pozwalała uniknąć nadmiaru przeciwnych wiatrów zachodnich i prądów wschodnich (prąd w marynarce określa się według kierunku, w którym się posuwa, w przeciwieństwie do wiatru, który się określa według kierunku, z którego wieje).

Na wieczór dnia odjazdu przy słabym wietrze skała Gibraltaru znikła na horyzoncie. „Firecrest“, a na nim śmiały żeglarz pozostali sami na wodnej pustyni. — Zresztą morze poprostu kotłowało się od ryb, pomiędzy któremi uwijały się wesoło morświny (delfiny). Gerbault próbował szczęścia w polowaniu przy pomocy winczestra, który mu prezentował na podróż pewien przyjaciel w Gibraltarze. Niebawem woda zabarwiła się krwią jednego ze zbyt śmiałych delfinów.

Bóg wiatrów wyraźnie rozgniewał się na podróżnika za ten bezcelowy mord, bo oto już o 10-tej wieczór bryza, szybko wzmacniająca się, przekształcać się poczęła na gwałtowną dmę. Wiatr nagle przerzucił się w kierunku południowo-zachodnim i dziobak (kliwer) yachtu podarł się na strzępy. Rozpoczęła się ulewa przy nieustającej wichurze. Zmęczony przygotowaniami do odjazdu Gerbault położył statek w pławę (drywę) sam wypoczywając w kajucie. Firecrest, z uwiązaną kierownicą steru trzymał się znakomicie na krętych, wzburzonych falach tych cieśninowych wód.

Nazajutrz, przy nieustającym deszczu i wietrze Gerbault z przykrością się przekonał, że koło zębate dla mechanicznego troczenia (ryfowania) głównego żagla (grotu), znajdującego się na przymasztowej nasadzie tramu (bomu) utraciło kilka zębów. Nieuczciwy wytwórca w Cannes dostarczył liche koło zębate przed samym odjazdem. Nadal, — podczas całej podróży Alain Gerbault nie mógł już troczyć głównego żagla, gdyż zwykłych troków (ryfów) brać nie mógł, mechaniczne zaś urządzenie dla nawijania żagla na tram było nieużyteczne. W razie silnego wiatru musiał całkowicie zwijać główny żagiel, stawiając burznik (sztormtrajsel), co ogromnie utrudniało żeglugę i przysparzało pracy.

Następny dzień był pogodny i „Firecrest“ rozwinął wzsystkie swe żagle „pięknej pogody“. Obserwacją słońca Gerbault określił swe oddalenie od Gibraltaru na 50 mil. Po południu znikł przylądek Spartel lądu afrykańskiego i Gerbault miał już tylko po stu dniach dostrzedz inny ląd — amerykański.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

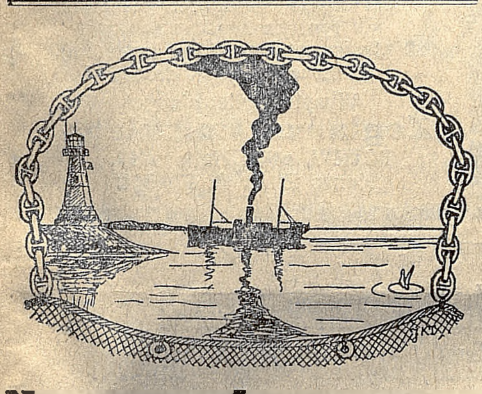
O Harcerzach Morskich.

Jak komunikuje „Morze“, wśród naszej młodej jeszcze organizacji harcerstwa morskiego rozpoczął się znaczny ruch. Szczególnie przoduje pod tym względem Poznań. Inne organizacje podobne z przystosowaniem do żeglugi jeziornej lub rzecznej powstawały już wcześniej wśród naszej młodzieży. Jednak nie mając świadomości należenia do organizacji większej, takie stowarzyszenia często miały żywot przemijający. Tak np. istniała w roku 1922 i 23 w Sandomierzu przy gimnazjum państwowem „Drużyna żeglugi po Wiśle“. Dziś już o niej nic nie słychać W r. 1920 istniało w modlińskim Korpusie Kadetów „Kółko marynarzy“, które posiadało 10 wiosłowy ponton „Rekin“. Ta organizacja również zamarła.

Szersze ujęcie sprawy w „Harcerstwie Morskiem“ pozwoli na podtrzymanie również miejscowych drużyn i kółek, uprawiających żeglugę wiosłowo-żaglową. Obecnie harcerstwo morskie polskie zbiera środki na zakup statków ćwiczebnych morskich, wypuszczając w tym celu specjalne 10-groszowe nalepki. Myśl zdrowa, i o ile liczyć można na to, że nasze harcerstwo morskie nie zapomni również o całorocznej żegludze wewnętrznej, na jeziorach i rzekach, która jest najpoważniejszem przygotowaniem do żeglarstwa morskiego dla Narodów nie stykających się szerokim frontem brzegu z morzem, — to naszemu harcerstwu morskiemu można wyprorokować rolę

bardzo doniosłą w naszem narodowem przysposobieniu żeglugowem.

Jak domyślać się można. ojczyzną skautingu morskiego jest Anglja. Sea-scout angielski różni się znacznie od sportowca-wioślarza, jak również od młodego sportowca, próbującego sił na żaglowcu. Morski skauting angielski słusznie wychodzi z założenia, że sport nie jest celem, tylko środkiem i uważa, że dla jego celów rasowa, kosztowna łódź wyścigowa wiosłowa, jak też wyścigowy, nie nadający się na dłuższą podróż żaglowiec nie są odpowiednie. Jednym z celów sea-scoutów jest wykonywanie wycieczek morskich, lecz na łodziach odpowiednio zabezpieczonych i dla tych wycieczek się nadających. Dla młodych żeglarzy łodzią taką dla wycieczek morskich może być tylko łódź wiosłowa morska o wysokiej burcie zaopatrzona w dwa mniejsze żagle. Takie ożaglenie stanowi coś pośredniego pomiędzy żaglami wojennych łodzi wiosłowych a żaglami łodzi ratunkowych. Łódź jest poruszana dwiema lub trzema parami wioseł.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem, — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(1—7 marca)

1 mar.: gd. par. Balticum 363 do Helsingborg (B i S). szw. par. Tyr 432 do Malmö (B i S).

2 mar.: szw. par. Hanna 272 do Gdańska (B i S).

3. mar.: lit. par. Stephanie 437 do Svendsborg (Elibon).

6 mar.: szw. par. Nordöst 628 do Halmstad (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4665 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (2—8 marca).

2 mar.: duń. par. Victoria 1160 do Nakskov (B i S), norw. par. Freykoll 696 do Sztokholmu (B i S) szw. par. Ludwig Peyron 774 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Cecil 776 do Kopenhagi (B i S).

3 mar.: niem. par. Sylvia 598 do Odense (Pwe), szw. par. Framnaes 590 do Harburga (B i S).

4 mor.: szw. par. Aegir 735 do Kalmaru (B i S), szw. par. Hannah 271 do Sölvesborgu z koksem (B i S), szw. par. Mars 854 do Göteborga (B i S), niem. par. Tip 765 do Sztokholmu (B i S). szw. par. óster 893 do Sztokholmu (B i S).

5 marc.: duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (Wolff), norw. par. Rensfjell 656 do Landskrony (B i S), duń. par. Mary 1124 do Göteborgu (B i S), szw. par.Einar 772 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Amity 537 do Falkenbergu (B i S).

6 mar.: niem. par. Altheidelberg 671 do Odense (B i S), niem. hol. Laboe z licht. Vega 758 i M 593 do Kopenhagi z koksem (Art.). niem. par. Gerda Kunstmann 320 do Kopenhagi (Bg). szw. par. Ernst 880 do Sztokholmu (B i S), gd. par. Mottlau 430 do Rewla (B i S).

7 mar.: szw. par. Frey 1214 do Malmö (B i S), szw. par. Inge 360 do Ystadu z węglem i koksem (Rhd).

8 mar.: duń. par. Scandia 1092 do Odense (B i S), szw. par. Astrid 660 do Drandholmu (B i S), szw. par. Erik 123 do Karlshamnu (B i), duń. par. Grindring 425 do Odense (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie łącznie 44 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (2—8 marca).

2 mar.: ang. par. Akenside 1138 do Tynedocku (B i S), niem. par. Lena Larssen 565 do Hull (Bg), niem. par. Rival 353 do Grimsby (B i S), niem. par. Elina 369 do Kardyfu z drz. i cukrem (Wolff), niem. par. Diana 725 do Bo.nessu (D — S).

3 mar.: duń. par. Holland 720 do Tynedocku (Bg), niem. par. Käthe 643 do Dordrechtu (D — S).

4 mar.: duń. par. Taarnholm 839 do Liverpoolu z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Palnatoke 720 do Grimsby, niem. par. Oswiga 338 do Antwerpji z drz., zb. i tow.

5 mar.: ang. par. Haarlem 565 do Leith (Rhd), ang. par. Brynymor 1545 do Hull (Rhd), niem. par. Victiria Köpke 202 do Kjöge (Gw).

6 mar.: niem. par. Yotunheim 2235 do West-Hartlepool (Bg), niem. par. Heinrich 308 do Harburga z podkładami (Pwe), duń. par. Roma 707 do Londynu (B i S), niem. par. Maria Ferdinand 939 do Londynu (Shaw), niem. par. Hilde 851 do Grangemouth (Rhd).

7 mor.: niem. par. Krusan 480 do Dordrechtu (D — S).

8 mar.: niem. hol. Max Tress I. z licht. Max Tress VI 219 i Max Tress VII 201 do Leer (D — S), niem. par. Gerda Ferdinand 908 do Manchesteru (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 51 500 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (2—8 marca).

3 mar.: niem. par. Sedina 583 do Antwerpji (Rhd).

4 mar.: niem. par. Oswiga 338 do Antwerpji z drz., zbożem i tow. (Rhd).

6 mor.: fsk. par. Alexa 371 do Sztokholmu z zb. i tow. (Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie łącznie 1 900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (2—8 marca).

2 mar.: niem. par. Elina 369 do Kardyfu z drz. i cukrem (Wolff).

6 mar.: fr. par. Joinville 836 do Królewca z częściowym ład. cukru (Worms) duń. par. Gunver 549 do Marsylji (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie łącznie 2 500 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(2 - 8 marca).

2 mar.; duń. par. cysternowy Dania 588 do Koldingu z ropą gazową (B i S).

Statek powyższy wywiózł 1 100 ton produktów naftowych.

O żeglarskich książkach francuskich.

Nasza literatura nautyczna prawie że nie istnieje. Bez użytkowania literatury obcej niemożliwe jest orjentowanie się w bieżących sprawach fachowych. Dotychczas największem wzięciem u nas się cieszyły wydania nautyczne niemieckie. Miało to swoje dobre i złe strony. Jednak książka fachowa niemiecka jest niezmiernie droga.

W zrozumieniu potrzeb naszych kół fachowych, oraz przyjaciół żeglugi, władających językiem francuskim, przejęliśmy przedstawicielstwo towarzystwa wydawnictw nautycznych dawn. Challamel w Paryżu. Wydawnictwa Challamela istnieją od r. 1839 i cieszą się światowym popytem, jak np. jego wydania w kilku językach tabic astronomicznych. Dziś te wydania mają jeszcze tą dla nas zaletę, że są tanie. Książki niemieckie i angielskie odpowiedniej treści są o jakie 100—200 proc. droższe.

Ażeby ułatwić naszym czytelnikom korzystanie z literatury żeglarskiej francuskiej. jak handlowej, tak też wojennej, przystępujemy do wydania morskiego słownika francusko-polskiego. Warunki subskrypcji na słownik podamy w najbliższym czasie.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	23. 3.	Estonia	Baltic-America-Line
16. 3.	„ Hull	„ Hull	19 3.	Kowno	Ellerman i Wilson
20. 3.	„	„	20. 3.	Tasso	Lines Agency Coy Ltd.
16. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 3.	Baltara	United Balt. Corp.
20. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 3.	„	„
23. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 3.	Baltriger	„
27. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 3.	„	„
30. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 3.	Baltara	„
3. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 4.	„	„
6. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 4.	Baltriger	„
10. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 4.	„	„

Wodostany Wisły.

Luty / Marzec Daty:	26	27	28	1	2	3	4
Kraków	— 73	—107	—140	—166	—184	—197	—203
Zawichost	233	233	213	191	174	162	153
Warszawa	191	216	256	258	236	210	190
Płock	191	193	204	222	225	213	196
Toruń	224	231	236	251	282	286	266
Fordon	227	234	238	246	272	285	274
Tczew	218	234	244	250	256	282	308
Ujście (Schiewenhorst)	222	218	204	204	204	230	229

Marzec Daty:	5	6	7	8	9	10	11
Kraków	—207	—211	—215	—217	—210	—181	—134
Zawichost	146	142	241	140	138	137	141
Warszawa	177	167	160	156	155	153	155
Płock	184	180	176	170	168	169	173
Toruń	241	221	216	209	201	199	202
Fordon	253	230	220	216	208	203	208
Tczew	304	280	250	236	228	216	210
Ujście	218	236	242	230	230	260	270

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.